

CORSARI E DIFESA MOBILE DELLE COSTE: IL CASO GENOVESE NELLA SECONDA METÀ DEL XVII SECOLO

Paolo Calcagno

1. *Lo scenario internazionale.* Negli ultimi decenni del XVII secolo la guerra è protagonista assoluta delle vicende storiche del Vecchio continente. I trattati di Westfalia (1648) e dei Pirenei (1659) non sono in grado di ridare all'Europa un equilibrio politico stabile e duraturo. L'antagonismo franco-spagnolo continua a rappresentare un fattore di tensione a livello internazionale, ma i rapporti di forza sono cambiati. Con il fallimento del progetto «riformistico» del conte-duca Olivares, la Spagna imperiale accentua la sua flessione economico-finanziaria e militare (sulla quale però la storiografia si sta interrogando con nuova attenzione)¹; mentre proprio il 1659 inaugura forse l'avvio della prepotente affermazione dell'egemonia politico-militare francese, che resisterà sostanzialmente fino alla metà del secolo successivo. Riprendendo una felice formula usata da un recente manuale universitario, a partire dalla morte di Filippo IV d'Asburgo lo scenario europeo è caratterizzato da una decisa azione della Francia contro l'Europa²: Luigi XIV trascina le potenze continentali in una serie di lunghe e dispendiose guerre per mare e per terra, le quali da una parte costringono le grandi potenze a intervenire e dall'altra rappresentano un fattore di destabilizzazione per chi sceglie di rimanere neutrale.

Non che la Liguria sia teatro di guerra, perlomeno di queste guerre. Il Re Sole punta in prima battuta a espandere i confini francesi verso est, ed è l'area continentale europea quella in cui si concentra la maggior parte degli scontri. Ma anche nella penisola italiana c'è qualche focolaio per nulla trascurabile: a Messina una rivolta popolare si trasforma in una vera e propria contesa bellica tra i

¹ Si veda orientativamente C. Storrs, *La pervivencia de la Monarquía española bajo el reinado de Carlos II (1665-1700)*, in «Manuscrits. Revista d'història moderna», 2003, n. 21, pp. 39-61; ma anche L. Ribot García, *El arte de gobernar. Estudios sobre la España de los Austrias*, Madrid, Alianza, 2006, pp. 199-225. Per una prospettiva italiana rinvio a D. Maffi, *La cittadella in armi. Esercito, società e finanza nella Lombardia di Carlo II, 1660-1700*, Milano, Franco Angeli, 2010.

² Cfr. G. Ricuperati, F. Ieva, *Manuale di Storia moderna. L'età moderna (1680-1815)*, Torino, Utet, 2008, pp. 108-111.

tradizionali nemici Asburgo e Borbone (1674-1678)³; e proprio nell'area ligure l'atmosfera è particolarmente calda. Nel 1672 la Repubblica vede minacciata la sua stessa esistenza da una congiura messa in atto dal duca di Savoia; mentre sul mare a impegnarla a lungo è soprattutto una logorante guerra di corsa che viene praticata da imbarcazioni spagnole e francesi. Una «piccola guerra», una «guerra di grado inferiore» – come è stata definita da una studiosa del tema, Mirella Mafri⁴ – almeno sotto il profilo militare e operativo; in grado però di mettere a repentaglio (o quanto meno in discussione) la stessa sovranità del governo genovese e di costringerlo ad agire sotto la spinta di una perenne emergenza politico-diplomatica e militare.

Non deve sfuggire la proiezione più generalmente mediterranea (ed europea) del fenomeno corsaro, soprattutto nel suo nuovo profilo «intra-europeo». Sono sempre più corsari delle potenze «cristiane» a insidiare sui mari le imbarcazioni mercantili dei paesi nemici o di quelli che approfittano della neutralità per fare affari con il nemico, in un orizzonte di regole che ognuno cerca di piegare a proprio vantaggio. Gli scontri vanno in scena dappertutto, e si potrebbe dire che la corsa contribuisce a modo suo a definire e a distinguere lo spazio marittimo del *Mare Nostrum*; di contro è indubbio che esistono aree particolarmente critiche, quali gli stretti (Gibilterra, Sicilia) e gli arcipelaghi (Baleari, Toscana, Egeo), laddove la costa ligure in questo scenario potrebbe sembrare a prima vista un'eccezione – vista la sua conformità fisica –, ma per la verità è parte di uno spazio marittimo ben preciso sotto questo aspetto, quello dell'alto Tirreno, fulcro nevralgico di un sistema di rotte (mercantili e «corsare») che si dipana tra Marsiglia, Genova, Livorno e le isole di Corsica e Sardegna⁵.

Nell'ambito della contesa Asburgo-Borbone che domina l'agenda politica internazionale del tardo Seicento, la posizione della Superba è per così dire fluttuante: alla firma della pace dei Pirenei, la Repubblica si trova in una situazione di assoluta incertezza, ed è come stretta tra la collaudata opzione spagnola – vantaggiosa sotto il profilo finanziario e commerciale, anche se il Re Cattolico non è più in grado di garantire quello scudo militare fornito nei

³ *La rivolta di Messina (1674-78) e il mondo mediterraneo nella seconda metà del Seicento*, a cura di S. Di Bella, Cosenza, Pellegrini, 1979; L. Ribot García, *La rivolta antispannola di Messina: cause e antecedenti (1591-1674)*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2011.

⁴ M. Mafri, *I mari del Mezzogiorno d'Italia tra cristiani e musulmani*, in *Storia d'Italia, Annali 18, Guerra e pace*, a cura di W. Barberis, Torino, Einaudi, 2002, p. 76.

⁵ Questo spazio tirrenico diventa nella prima età moderna teatro di azioni corsare (oltre che di rinnovati e fitti traffici commerciali) in quanto snodo di collegamento di quella rotta marittima che gli spagnoli cercano di costruire per le loro esigenze logistiche e strategiche. Cfr. l'interessante volume di A. Pacini, *«Desde Rosas a Gaeta». La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel XVI secolo*, Milano, Franco Angeli, 2013, che presto sarà oggetto di una articolata discussione all'interno della rivista «Società e storia», alla quale prenderà parte anche l'autore di questo saggio.

decenni precedenti – e la nuova protagonista della scena politica, la Francia di Luigi XIV, decisa a subentrare alla Spagna nel godimento di quei servizi – specie di natura logistica e navale – suscettibili di condizionare la competizione militare nel Mediterraneo occidentale⁶. Da che parte deve stare la Repubblica? È di questo soprattutto che si discute all'interno di un patriziato non a caso classificato dagli ambasciatori stranieri proprio in base all'orientamento dei suoi membri in fatto di politica estera⁷. Il problema della corsa, però, coinvolge in modo uniforme tutti gli schieramenti, perché in gioco c'è un aspetto irrinunciabile della sovranità – la giurisdizione della Repubblica sul proprio mare – che l'intero ceto di governo è concordemente interessato a tutelare.

2. *La corsa e i mezzi per contenerla.* L'attività corsara rappresenta per gli Stati sovrani un problema contraddittorio: da una parte la contrastano per salvaguardare il proprio dominio sul mare, dall'altra non esitano a usarla per colpire le potenze rivali. Via via che il fenomeno è divenuto endemico, si è cercato tuttavia di disciplinarlo: nel secondo Seicento, ad esempio, è ormai invalso l'uso di delimitare la sovranità sul mare in base alla gittata del cannone, vale a dire circa tre miglia⁸; e i genovesi si mostrano molto sensibili al rispetto delle acque territoriali secondo questo principio. Allorché nel marzo 1696 il commissario del forte di S. Maria della Spezia comunica la presa operata da un corsaro francese ai danni di patron Francesco Ramella di Oneglia, i Serenissimi Collegi, massimo organo di governo della Repubblica, rispondono che «essendo la detta preda seguita fuori del tiro della fortezza non deve egli ingerirvisi»; viceversa la sera del 25 febbraio 1697, quando all'altezza di Portovenere un'altra «barca da corso francese» si lancia all'abbordaggio di un mercantile «sotto il tiro di questo canone», il commissario è «costretto farle sparare due canonate»⁹. Il problema è reso ancora più complicato dal fatto che se teoricamente non sarebbe permesso fare prede nello spazio di mare soggetto a potenze amiche o neutrali (come è la Repubblica per Spagna e Francia), rimane pur sempre la possibilità,

⁶ Una buona e sintetica guida a questi aspetti si può trovare in C. Bitossi, *L'antico regime genovese, 1576-1797*, in *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, a cura di D. Puncuh, Genova, Società ligure di storia patria, 2003, pp. 391-506, spec. pp. 450-469.

⁷ Su questi aspetti si veda C. Bitossi, *L'immagine del sistema politico genovese nell'età moderna: scrittori e ambasciatori (1550-1713)*, in *Libertà e dominio. Il sistema politico genovese: le relazioni esterne e il controllo del territorio*, a cura di M. Schnettger, C. Taviani, Roma, Viella, 2011, pp. 193-221.

⁸ Nella documentazione d'archivio il riferimento al tiro del cannone è costante, e di lì a poco questo aspetto viene codificato giuridicamente (per una trattazione delle regole della corsa rinvio a L. Lo Basso, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia, Philobiblon edizioni, 2002, pp. 107-122).

⁹ Archivio di Stato di Genova (d'ora in poi ASG), *Archivio segreto* (d'ora in poi AS), *Marittimarum* (d'ora in poi M), 1676.

per il corsaro, di verificare il carico delle imbarcazioni mercantili per appurare l'eventuale trasporto di merci per conto dei nemici. Tiro del cannone e «diritto di visita»: da una parte una delle massime espressioni di «territorializzazione» del mare da parte dei soggetti statuali; dall'altra un esempio lampante di quel bagaglio di norme e diritti con cui deve confrontarsi chi pratica i mari (e che li connette alle terre che vi si affacciano)¹⁰.

Nella seconda parte del XVII secolo, di fronte all'infittirsi del fenomeno corsaro nel mar Ligure, la Repubblica di Genova punta sempre più insistentemente su un sistema di difesa mobile, cioè su un pattugliamento costiero effettuato per mezzo di galee. È un modello analogo a quello di Venezia – che per affermare la sovranità sul «suo» mare organizza prima una forza costiera a difesa della laguna e poi una squadra di «legni armati» o «pubblici legni» per controllare l'intero spazio adriatico¹¹ – e diverso da quello della Spagna, la quale sia nella penisola iberica, sia nei domini marittimi italiani, sin dalla fine del Cinquecento ha optato per un progressivo disimpegno navale e per un sistema di difesa statico basato su torri e fortificazioni costiere¹².

Per lungo tempo, la minaccia principale per gli Stati cristiani che si affacciano sul mare è provenuta dai corsari delle «reggenze» barbaresche del Nord Africa¹³. «Il mare brulica di pirati», scrive il Viceré di Sicilia nel 1582¹⁴; e così le coste italiane e spagnole (quelle francesi meno, perché i sovrani di quel Regno – a dispetto del loro titolo di «Cristianissimi» – non si fanno scrupolo di stringere

¹⁰ Questa interessante riflessione di Biagio Salvemini, propenso a collocare metaforicamente le pratiche marittime «ai bordi delle istituzioni», si trova bene espressa nel suo saggio *Innovazione spaziale, innovazione sociale: traffici, mercanti e poteri nel Tirreno del secondo Settecento*, in *Lo spazio tirrenico nella «grande trasformazione»*. *Merci, uomini, istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, a cura di Id., Bari, Edipuglia, 2009, pp. V-XXX.

¹¹ G. Candiani, *Un corpo di polizia marittima: le galeotte veneziane della Dalmazia (1670-1684)*, in *Extra moenia. Il controllo del territorio nelle campagne e nei piccoli centri*, a cura di L. Antonielli, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2013, pp. 39-63, spec. pp. 39-41 e 56-60.

¹² A teorizzare sulla diversità dei due modelli di difesa è stato Alberto Tenenti nel suo saggio *Problemi difensivi del Mediterraneo nell'età moderna*, in *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*, a cura di A. Mattone, P. Sanna, Sassari, Gallizzi, 1994, pp. 316-317. Sulla diminuzione del potenziale navale della Monarchia spagnola si veda I.A.A. Thompson, *Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI*, in «Revista de Historia moderna», 2006, n. 24, pp. 95-124.

¹³ Giovanni Muto ha parlato di una vera e propria «stretta barbaresca», di un «registro della paura» che «non salta un solo anno». Specie i decenni a cavallo di metà Cinquecento sono «quelli nei quali la flotta turco-barbaresca è padrona assoluta del Mediterraneo, giungendo a minacciare persino Napoli» (*Territorio e strategia del controllo nel Mediterraneo spagnolo [secoli XVI-XVII]*), in *Controllo degli stretti e insediamenti militari nel Mezzogiorno*, a cura di R. Villari, Roma-Bari, Laterza, 2002, p. 176). In merito alle incursioni maghrebine sulle coste «cristiane» la bibliografia è pressoché sterminata (e non sempre di altissimo livello).

¹⁴ S. Bono, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, Mondadori, 1997, p. 134.

alleanze con i musulmani in chiave anti-asburgica) vengono munite di una fitta schiera di fortificazioni difensive, alcune attrezzate per sparare, molte altre con pura funzione di avvistamento. In particolare, in seguito al dispiegamento delle politiche imperiali di Carlo V e di Filippo II, il nemico principale dei nordafricani diventa la Spagna, e per questo il sistema di torri costiere si sviluppa in particolare nella penisola iberica (Andalusia, Valencia, Catalogna) e nel Mezzogiorno d'Italia¹⁵: è del 1567 un programma organico di difesa dei Regni di Napoli, Sicilia e Sardegna, che prevede la costruzione di 312 torri per una spesa di 164.000 scudi¹⁶. Il sistema permette di diffondere eventualmente l'allarme su un ampio tratto di costa, e di far convergere le truppe nei luoghi più idonei alla difesa e alla controffensiva; ed è motivato dalla mancanza di marinai da imbarcare sulle galee, dal minor bisogno di riaffermare continuamente la giurisdizione, e dalle difficoltà crescenti nelle quali si ritrova l'erario della Monarchia¹⁷.

Non che le due Riviere liguri (quella di ponente come quella di levante) non si fossero riempite di torri nel corso del Cinquecento, specie nella seconda metà: sulle alture o sulle punte costiere, rappresentavano la più immediata difesa contro le insidie dei corsari¹⁸. Ma durante il Seicento la tradizionale guerra di corsa barbaresca conosce un sensibile riflusso¹⁹, e cambiando il tipo di minaccia e di emergenza corsara (non più sbarchi e razzie a terra, ma «furti e svaligliamenti»

¹⁵ Sul tema si contano molti titoli: in questa sede si rinvia alle brevi sintesi di Bono, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., pp. 164-172, e di M. Lenci, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Roma, Carocci, 2006, pp. 84-94. Ad accelerare l'opera di fortificazione delle coste meridionali è stata in particolare la sconfitta cristiana di Prevesa del 1538.

¹⁶ G. Fenicia, *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598). Organizzazione e finanziamento*, Bari, Cacucci, 2003, pp. 58-61.

¹⁷ A. Spagnoletti, *Il Regno di Napoli tra Cinquecento e Seicento: un'isola in continua guerra*, in *Contra moros y turcos. Politiche e sistemi di difesa degli Stati mediterranei della Corona di Spagna in età moderna*, a cura di B. Anatra, M.G. Mele, G. Murgia, G. Serrelli, Cagliari, Isem, 2008, pp. 27-29. Non che gli sbarchi degli «infedeli» non continuino, malgrado le torri di difesa: un giudizio piuttosto negativo del sistema di difesa statica è contenuto in M. Mafrici, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1995, p. 189. Un bel volume, fresco di stampa, sul lavoro di *intelligence* attorno ai movimenti navali delle forze musulmane nel corso del Cinquecento è quello di G. Varriale, *Arrivano li turchi. Guerra navale e spionaggio nel Mediterraneo (1532-1582)*, Novi Ligure, Philobiblon, 2014 («Biblioteca del Laboratorio di Storia marittima e navale», II).

¹⁸ Sul sistema difensivo costiero ligure si veda quanto dice Lenci, *Corsari*, cit., p. 88, e la bibliografia riportata in nota; ulteriori informazioni in G. Fedozzi, *Genova, le Riviere e il flagello turco-barbaresco*, in *Corsari, schiavi, riscatti tra Liguria e Nord Africa nei secoli XVI e XVII*, Ceriale, Comune di Ceriale, 2005, specie alle pp. 55-57.

¹⁹ Bono, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., pp. 91-93 e 148-149. Casi di sbarchi clamorosi sulle coste del Dominio genovese si verificano ancora nel corso del XVII secolo: si pensi all'attacco a Ceriale del 1637, al quale anche Marco Lenci e Salvatore Bono hanno dedicato largo spazio nei loro lavori citati.

di legni mercantili nelle acque territoriali) deve cambiare anche la strategia di contenimento. D'altra parte, è chiaro che una «terza via», come quella praticata largamente ad esempio nella Sardegna spagnola²⁰, consistente nell'incoraggiare la pratica della corsa «privata» per realizzare una sorta di «auto-gestione» del mare che faccia risparmiare sul pattugliamento statale, è nel caso genovese impensabile: per il piccolo Stato ligure l'equilibrio da mantenere è instabile, e con una politica di concessione di patenti corsare ai sudditi si rischierebbe di provocare pericolosi incidenti con le potenze egemoni.

E così si punta sui «legni di Stato»²¹. Benché risulti che un paio di galee (dette «di custodia») svolgessero pattugliamento costiero in Liguria quanto meno dal XV secolo²², la data di istituzione dello stuolo pubblico, sottoposto alla giurisdizione di un'apposita magistratura statale, è il 1559. Questa flotta nasce con l'intento di proteggere la navigazione dai corsari²³ (è il momento di forse maggiore intensità del tradizionale «corso mediterraneo» sulle due sponde del *mare Nostrum*), ma per lungo tempo fa anche – anzi, soprattutto – molto altro: per tutta la seconda metà del XVI secolo, ad esempio, le missioni riguardano per quasi il 55% trasporto di personaggi illustri, per il 15% scorta di navi e convogli, per un altro 15% circa trasporto di merci o argento, e per un residuale 14,3% attività militari quali il trasporto di truppe o la guerra corsara²⁴. Le cose non cambiano più di tanto nei primi decenni del Seicento, fino a

²⁰ Vedi anche il caso della Sicilia tra XV e XVI secolo studiato da R. Cancila, *Corsa e pirateria nella Sicilia della prima età moderna*, in *La schiavitù nel Mediterraneo*, a cura di G. Fiume, in «Quaderni storici», 2001, n. 107/2, pp. 363-377.

²¹ Tanto è vero che nel corso del Seicento la maggior parte delle «vecchie» torri rivierasche sono prive di armi o addirittura incustodite (G.C. Calcagno, *La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, tomo II, Genova, Consiglio nazionale delle ricerche, Centro per la storia della tecnica in Italia, 1973, p. 273). Tracce di interventi di manutenzione ai fortificati da parte delle comunità della costa si possono ritrovare per la verità in modo episodico nei registri delle deliberazioni conservati negli archivi locali (in merito alle «spese per le nostre fortezze» fatte a Celle Ligure nel XVII secolo si veda P. Calcagno, «*Nel bel mezzo del Dominio*». *La comunità di Celle Ligure nel Sei-Settecento*, Novi Ligure, Philobiblon, 2007, p. 111).

²² Per legge, le galee di custodia dovevano essere almeno due (V. Borghesi, *Il Magistrato delle galee [1559-1607]*, in *Guerra e commercio*, cit., p. 199). Resta il fatto che nell'età bassomedievale il sistema difensivo marittimo è «largamente dominato» dalle «iniziative di armamento privato in cui lo Stato [interviene] solo episodicamente, o comunque in maniera marginale» (Calcagno, *La navigazione convogliata a Genova*, cit., p. 271).

²³ G. Caneva, *La flotta permanente della Repubblica di Genova (1559-1797)*, in «Genova», 1964, n. 6, p. 19; Borghesi, *Il Magistrato delle galee*, cit., p. 189; L. Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene, 2003, p. 206.

²⁴ Borghesi, *Il Magistrato delle galee*, cit., pp. 202-203. Vedi anche le considerazioni di C. Costantini, *Aspetti della politica navale genovese nel Seicento*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, tomo I, Genova, Consiglio nazionale delle ricerche, Centro per la storia della tecnica in Italia, 1970, pp. 208 e 218-219. Un ruolo

quando – come si è detto all’inizio – Luigi XIV non dichiara guerra all’Europa. Non a caso, se nel corso del XVII secolo lo stuolo pubblico non conta più di sei unità, una settima galea (la Vittoria) viene armata tra 1672 e 1676, anni in cui si combatte la «guerra d’Olanda», che vede Francia e Spagna su fronti contrapposti²⁵; e nel decennio 1671-80, pur restando predominante l’impiego nei «trasporti vari», l’uso delle galee in funzione anticorsara balza dal 10% al 26%²⁶. Finché – come vedremo più avanti – durante la guerra della Lega d’Augusta le galee si trovano quasi sempre alternativamente nelle Riviere, ad affrontare un allarme permanente.

3. *I prodromi*. Tra la corsa barbaresca e quella che si combatte fra potenze cristiane non c’è avvicendamento, i fenomeni si mescolano. Ancora per tutto il XVII secolo, seppur con minore sistematicità rispetto al passato, gli «infedeli» continuano a visitare le coste liguri nel corso delle loro crociere tirreniche. Nel 1607 una squadra di galeotte turche scorrazza per il mare «Ligustico»²⁷; nell’agosto 1655 una barca di Sturla blocca nelle acque a ridosso della città un «brigantino di turchi»; la sera dell’11 novembre 1674 il patrone sanremese Giovanni Battista Rembado si vede «venire addosso» all’altezza di Portofino «una nave turchesca o sii de corsali», e tutti i marinai «temendo di restar schiavi abandonorno il vascello»; addirittura, alla notizia «che alcuni vascelli de turchi vadino infestando queste marine» (è il 25 agosto 1676), i Collegi prescrivono di far «subito allestire le cinque galee che sono in porto»²⁸. Si potrebbe invero ipotizzare una certa recrudescenza dei *raid* barbareschi (però sotto forma di attacchi in alto mare, non di sbarchi sulle spiagge) nel concitato ultimo quarto di secolo, quando le tensioni militari internazionali raggiungono il loro acme, e nel mar Ligure l’unica cosa che conta è la legge del più forte: il problema torna difatti all’ordine del giorno il 20 giugno 1687 quando, prima di officiare, i membri dei Collegi leggono su un biglietto anonimo che «il mare è tutto pieno di turchi», e che «il risico e danno che ponno temere i loro popoli che cavano tutto il loro vitto dal navigare [deve] essere considerato dalla somma prudenza di Vostre Signorie Serenissime»²⁹.

importante nella difesa delle coste liguri nel secondo Cinquecento è svolto dalle galee private dei Doria, al servizio della Spagna (Borghesi, *Il Magistrato delle galee*, cit., pp. 209-210).

²⁵ Documentazione al riguardo in ASG, AS, M, 1671 e 1672. Il 27 gennaio 1676 il Magistrato delle galee denuncia però un disavanzo annuo di 116.642 lire, e chiede ai Collegi di governo di proporre al Minor Consiglio «la soppressione della settima galea».

²⁶ Calcagno, *La navigazione convogliata a Genova*, cit., pp. 389-390.

²⁷ C. Bitossi, *Navi e politica nella Genova del Seicento*, in «Atti della Accademia ligure di scienze e lettere», 2002, n. 5, serie VI, p. 263.

²⁸ ASG, AS, M, 1667 e 1671. L’anno successivo (metà agosto 1677) si ha notizia di «due piccoli vascelli di Monterosso» predati «da corsari turchi» (ivi, 1672).

²⁹ ASG, AS, M, 1673.

D'altra parte, l'attività dei corsari francesi e spagnoli è già cominciata nella prima parte del secolo, perlomeno a partire dallo scoppio della guerra fra le due Corone nel 1635³⁰. Il 2 luglio 1644 i Collegi discutono della «preda fatta da un brigantino maiorchino d'una barca [carica] di grani sopra Albenga», «e di certi francesi presi sopra la Pietra da feluche e liuti» battenti bandiera spagnola. In agguato dietro all'«isolotto di Albenga», nel gennaio 1659 – a meno di un anno dalla pace dei Pirenei – un altro corsaro maiorchino razzia una barca francese³¹. E fin dal 1648 il Governatore di Savona ha lanciato l'allarme sulla crescente pericolosità dell'*enclave* spagnola del Finale, nel Ponente ligure, dove «sono pronte due feluche de corsari de diverse nazioni [...] benissimo armate»³². Non da meno i francesi, i quali rendono le rotte per la Spagna estremamente rischiose, non esitando a sconfinare in acque «genovesi»: nella prima metà del 1653 i Collegi mantengono una fitta corrispondenza con il «residente Pallavicino a Parigi» finalizzata a trovare «qualche concordato per assicurare il traffico e la navigazione alla natione genovese da i corsari francesi»; e tre anni dopo, l'imbarcazione di patron Giovanni Battista Tomati di Alassio di ritorno dalla Sardegna è «presa da un corsaro francese» e costretta a «dar fondo alla spiaggia» della sua comunità³³.

Da parte della Repubblica, giunge qualche prima reazione: così all'inizio del marzo 1657 si decide «che due delle galee della Repubblica vadano a scorrer le Riviere per tenerle nette da corsari», e al capitano si dà istruzione di aprire il fuoco se «ritrovati in atto di predare»; il 7 aprile 1659 i «deputati della Giunta marittima» Nicolò D'Amico, Nicolò Doria e Geronimo Durazzo tornano a riflettere su «quali provvigioni potrebbonsi prendere per divertire le depredazioni», e propongono anch'essi di usare la galee dello stuolo pubblico («quando non sono in sciverno»)

poiché ad ogni e qualunque congiuntura et occasioni che sopravenga de corsari nelle marine della Serenissima Repubblica si portino subito a costringere li vascelli piratici

³⁰ Cfr. anche Costantini, *Aspetti della politica navale genovese*, cit., p. 218.

³¹ ASG, AS, M, 1666 e 1667. In questo periodo, Palma di Maiorca è uno dei maggiori porti corsari europei: Salvatore Bono ha definito la corsa maiorchina «un'attività imprenditoriale organizzata e costante nel tempo» (Bono, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., p. 75; ma cfr. anche G. López Nadal, *El corsarisme mallorquí a la Mediterrània occidental, 1652-1698. Un comerç forçat*, Palma de Mallorca, Conselleria d'Educació i Cultura del Govern Balear, 1986).

³² ASG, AS, *Materie politiche*, 2740. Pochi anni dopo (4 gennaio 1652) il Governatore savonese torna a riferire che «una feluca del Finale s[ta] in questi mari per depredare», e «v[a] abordando li vascelli cercando in essi francesi» (ASG, AS, M, 1666); e all'inizio dell'ottobre 1661 giunge voce che alcuni «maestri d'ascia nazionali» si trovino sulla spiaggia finalese per allestire una galeotta «di banchi ventidue» destinata al corso (ivi, 1668). Sul Finale nel periodo della dominazione spagnola rinvio a P. Calcagno, «La puerta a la mar». *Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo (1571-1713)*, Roma, Viella, 2011.

³³ ASG, AS, M, 1666 e 1667.

che non infestino questi mari, e quando anche il tempo e l'occasione lo permetta a far preda de medemi corsari e loro vascelli³⁴.

Non va dimenticato che per Genova quelli a cavallo di metà Seicento sono decenni decisivi sotto il profilo della politica navale. Il «riarmo» (che si concretizza in alcuni esperimenti, come quello delle cosiddette «galee di libertà»)³⁵ è uno dei temi più interessanti del dibattito politico genovese³⁶, e si salda naturalmente con le discussioni interne al patriziato di governo in merito all'orientamento diplomatico della Repubblica e alla linea da seguire in questa delicata fase politico-militare. Dietro questa sorta di «sussulto navalista» c'è una tenace volontà di tutelare strenuamente una difficile neutralità, e forse la velleità di aspirare a un ruolo autonomo più forte e più definito sullo scenario internazionale; d'altra parte, è condivisibile affermare che, nei fatti, le pratiche mercantili e la frequenza dei periodi bellici «contribuiscono a svuotare di ogni contenuto realistico» queste pretese di «rendere «servum»» un tratto di mare³⁷. Resta il fatto che i progetti di questi anni esprimono una concreta necessità di far fronte all'emergenza corsara e di riaffermare la propria presenza giurisdizionale: esplicito il testo di legge del 27 giugno 1651, con cui il «Magistrato del Nuovo armamento» marittimo è incaricato di allestire «quattro vascelli da guerra che dovessero servire per riparare alle continue rapine e depredazioni de corsari»³⁸. In seguito questi vascelli avranno una sorte altalenante, riducendosi quasi subito a due e poi addirittura a uno³⁹; d'altronde verranno usati perlopiù per i convogli di navi mercantili dirette in Spagna. In ogni caso, il dato saliente

³⁴ Ivi, 1667.

³⁵ Per una rapida sintesi delle iniziative prese da Genova in ambito navale vedi Caneva, *La flotta permanente della Repubblica*, cit., p. 21. Per maggiori dettagli sulle galee di libertà rinvio invece a Calcagno, *La navigazione convogliata a Genova*, cit., pp. 279-280. Un'ottima sintesi sulle forze navali che la Repubblica mette di volta in volta in mare in età moderna è quella di E. Beri, *Genova e la sua frontiera marittima fra XVI e XVIII secolo: difesa e controllo*, di prossima pubblicazione in *Fronteras. Procesos y prácticas de integración y conflicto entre Europa y América (siglos XVI-XVII)*, eds. V. Favaro, M. Merluzzi, G. Sabatini, Madrid, Fondo de Cultura Económica.

³⁶ Costantini, *Aspetti della politica navale genovese*, cit., p. 207; più di recente, C. Bitossi, *Il Genio Ligure risvegliato. La potenza navale nel discorso politico genovese del Seicento*, in *I linguaggi del potere nell'età barocca. 1. Politica e religione*, a cura di F. Cantú, Roma, Viella, 2009, pp. 81-109.

³⁷ B. Salvemini, *Negli spazi mediterranei della «decadenza». Note su istituzioni, etiche e pratiche mercantili della tarda età moderna*, in «Storica», 2011, n. 51, pp. 22-23. In questo saggio, l'attenzione di Salvemini si sofferma anche su quel pulviscolo di «piccole imbarcazioni che sfidano la guerra di corsa nei frequenti periodi bellici».

³⁸ ASG, *Giunta di Marina*, 42; AS, M, 1666.

³⁹ L'ultimo, il San Giovanni Battista, viene smantellato nel 1686. D'altronde, per il mantenimento di questa nave si spendevano mensilmente quasi 1.000 lire (ASG, AS, M, 1673).

è che con lo scoppio della contesa franco-spagnola il mar Ligure si è fatto meno sicuro, e c'è bisogno di un apparato di polizia più efficiente.

Vediamo qualche dato: fra 1634 e 1698 vengono effettuate in acque «genovesi» 480 prede, la quasi totalità delle quali è opera di corsari francesi (228) e spagnoli (226) – una parità quasi perfetta. A cadere vittime delle aggressioni sono *in primis* imbarcazioni genovesi (in tutto 315 su 480), e secondariamente imbarcazioni francesi (per mano spagnola, ovviamente) o spagnole (per mano francese): quasi sempre legni di piccolo cabotaggio, ma in qualche occasione anche navi di una certa portata, la cui cattura mette a rischio l'approvvigionamento della Dominante. Da notare ancora una piuttosto netta maggioranza di catture a danni di francesi da parte di spagnoli (77), contro le 29 di corsari francesi a danno di spagnoli⁴⁰.

Nazionalità dei predati	Nazionalità dei corsari			Totale
	spagnoli	francesi	altri	
genovesi	124	168	23	315
spagnoli		29		29
francesi	77		3	80
altri	25	31		56
<i>Totale</i>	226	228	26	480

Come spiegare questi numeri? La prevalenza spagnola in fatto di guerra corsara è riconducibile alla già citata *enclave* del Finale, che in questi anni diventa un vero e proprio rifugio di corsari maiorchini, napoletani e siciliani, oltre che finalesi⁴¹: non è un caso se nella Riviera di ponente avvengono 234 prede,

⁴⁰ Questi dati sono ripresi da Costantini, *Aspetti della politica navale genovese*, cit., pp. 212-213, il quale si basa dichiaratamente su due utili tesi di laurea discusse alla fine degli anni Sessanta del secolo scorso. Dalle carte di Simancas emerge chiaramente l'intenzionalità della Corona di utilizzare il mar Ligure come teatro di scontro «militar-corsaro»: avvisato in merito alla «forma en que se a preso una galeotta de Francia» per opera di una barca maiorchina, nei pressi del Finale, il 29 settembre 1689 il re scrive al Governatore del Marchesato compiacendosi per la riuscita dell'impresa («os doy particulares gracias por el modo con que haveis manejado y consequido esta operacion»: Archivo general de Simancas [d'ora in poi AGS], *Estado* [d'ora in poi *E*], *Milán y Saboya*, 3435). D'altra parte, nel marzo 1695 l'ambasciatore spagnolo a Genova Francisco Moles avverte che a Marsiglia «estavan promptas [...] dos felucas para pasar a aquel mar a impedir el trafico a nuestras embarcaciones menores» (AGS, *E*, *Génova*, 3628).

⁴¹ Si veda a questo proposito anche L. Lo Basso, *Finale porto corsaro spagnolo tra Genova e la Francia alla fine del Seicento*, in *Finale fra le potenze di antico regime. Il ruolo del Marchesato sulla scena internazionale (secoli XVI-XVIII)*, a cura di P. Calcagno, Savona, Società savonese di storia patria, 2009, pp. 137-155. In data 15 aprile 1671 il governo genovese espone al console a Palermo di aver «presentito che si siano armate [in Sicilia] molte filuche per andar

contro le 68 della Riviera di levante (e le 89 della Corsica, che è computata in questa statistica, ma non interessa questo studio). Altre 63 prede risultano effettuate in località non definite – ma è probabile che una buona parte di esse si sia verificata proprio nel Ponente ligure, la vera zona calda della guerra corsara franco-spagnola all'interno del bacino tirrenico.

4. *L'emergenza corsara durante gli anni di guerra*

4.1. Il livello di tensione nel mar Ligure sale a partire dal biennio 1667-1668, quando Luigi XIV dichiara guerra alla Spagna per rivendicare parte dell'eredità spagnola che ritiene spettargli in quanto marito della figlia di Filippo IV d'Asburgo. Il 22 febbraio 1668 una galea della Repubblica, la San Giovanni, blocca una imbarcazione corsara maiorchina che nelle acque del Ponente ligure ne ha predato una battente bandiera francese carica di vino. E all'inizio di marzo il problema della corsa viene dibattuto nell'aula del Minor Consiglio genovese. «Li sudditi di Spagna e Francia che di presente turbano le marine non sono propriamente corsari, ma inimici l'uni gl'altri, quali però in casa d'amici non deve ne meno tra essi per ragione delle genti molestarsi» – esordisce Giovanni Battista Raggio. D'altra parte – e qui viene fuori uno degli aspetti centrali di questa vicenda – «il men potente deve dissimulare molte cose verso del più potente», perciò bisogna «andar dissimulando verso Spagna e Francia monarchi forti». «Co' li corsari che haveranno predato assai lontano da terra et vascelli forastieri si procederebbe con dolcezza», propone allora Geronimo De Marini; mentre «verso quelli che havessero predato vicino a terra e vascelli di sudditi si processerebbe e castigarebbe con rigore»⁴². Insomma, i punti sono due: c'è la questione del tiro del cannone che impone di porre argine a quelli che sono veri e propri «attentati» alla giurisdizione statale; ma c'è da tenere ovviamente conto dei rapporti di forza e delle ragioni della diplomazia.

Pragmaticamente, Carlo Spinola propone dunque di spedire «due galere in Riviera di ponente che spaventassero i corsari»; anche perché – fa osservare Giovanni Battista Pallavicini – in gioco c'è la tutela del commercio marittimo, e «nel traffico sta la sussistenza della Repubblica». Passano pochi giorni, e la Giunta di Marina comunica che tre galee (due a Ponente e una a Levante) «va[nno] scorrendo avanti e indietro convoiando e dando calore a vascelli che vengono e partono da questo Dominio», in modo da scoraggiare i corsari dal «venire ad infettar le dette Riviere». Il problema è sempre più chiaramente quello della corsa spagnola, che può appoggiarsi sulla base finalese: nel gennaio 1668 il governo genovese aveva scritto al Governatore di Milano per

in corso, quali si portano in queste nostre marine per depredare vascelli», e gli prescrive di recarsi presso il Viceré per fargli «vive doglianza di sudetti misfatti» (ASG, AS, M, 1670).

⁴² La seduta si tiene l'8 marzo 1668 (ASG, AS, M, 1670). Al momento della cattura, la barca maiorchina è armata di 24 pedreri, e ha un equipaggio di 80 uomini.

informarlo «delli disordini e disturbi che causano alla Repubblica Serenissima et al traffico e commercio i corseggiamenti che facevano i vascelli maiorchini e cattalani ne mari dell'istessa Repubblica», esortandolo a «scrivere in buona forma a Signori Viceré di Cattalogna e di Maiorca per farli astenere da detti corseggiamenti»⁴³.

Già a metà ottobre 1667 l'avvistamento di imbarcazioni sospette nella Riviera di ponente convince i Collegi a mandare in perlustrazione un'unità dello stuolo pubblico, «acciò di compagnia dell'altra che di presente vi si ritrova scorrino per quei mari». Le istruzioni sono chiare, non bisogna andare troppo per il sottile: «trovando vascelli de corsari se ne impossessino etiamdio bisognando con la forza, e li conduchino in questo porto con gl'huomini e qualunque cosa sia in detti vascelli». Ma le galee in dotazione non sono molte, perciò quando è il momento di autorizzare qualche missione si bada al contempo a raccomandare prudenza: all'inizio del gennaio 1668 si viene a sapere che due feluche napoletane stazionano al Finale, di dove partono all'attacco dei «vascelli minuti che navigano per detta Riviera», e il capitano della galea da metter in mare riceve istruzione «di non cimentar[si] con quelli che prudentemente giudic[herà] poter essere di forze superiori» alle sue e di stare attento a non «andar sotto il cannone» della fortezza della Marina del Finale, «per non correr rischio che sia danneggiata la galera»⁴⁴.

4.2. La guerra contro l'Olanda dà inizio all'«epoca d'oro» della corsa francese, specie nell'Atlantico⁴⁵ ma anche nel Mediterraneo, contro il nemico spagnolo: è del 1676 la creazione, da parte di Colbert, di un «Conseil des prises» per regolare l'attività corsara. Nel maggio 1673 Genova inizia a ricevere numerose segnalazioni relative ai «diversi arresti delli vascelli nazionali che si fanno da

⁴³ Le lamentele della Superba arrivano anche a Madrid, sovente attraverso l'ambasciatore spagnolo in città, piegando proprio sul tema della corsa molte sedute del Consiglio di Stato (il quale alle volte decide di passare le pratiche al Consiglio di guerra): ad esempio il 9 agosto 1696 i consiglieri di Carlo II stabiliscono che «se mande al Governador del Final por medio del marques de Leganes [allora Governatore di Milano] se contenga en entrar en estos empenos que pueden traer inconvenientes» (in riferimento all'attacco portato da due imbarcazioni finalesi a una barca genovese di ritorno dalla Francia carica di grano). Cfr. AGS, *E, Génova*, 3629.

⁴⁴ ASG, *AS, M*, 1670. Inoltre, dato che le coste liguri sono assai povere di porti artificiali e di insenature naturali, ai capitani di volta in volta nominati al comando delle galee si ordina di non allargare troppo il raggio di navigazione: in questo caso, ad esempio, si raccomanda di restare fra Vado e Alasio. Anche Andrea Spinola, acuto scrittore di cose politiche, all'inizio del secolo raccomandava che le galee non «si azzuff[ino] se non con certezza di guadagno» (Bitossi, *Navi e politica*, cit., p. 265 nota 14).

⁴⁵ Cfr. in particolare in P. Villiers, *La stratégie corsaire dans la stratégie navale pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg*, in *Tourville et les marines de son temps*, éd. par A. Reffuveille, Saint-Lô, Archives départementales de la Manche, 2003, pp. 49-89.

quei di Francia [...] verso Marsiglia, Tolone come nelle presenti Riviere»⁴⁶; mentre un «avviso» proveniente da Marsiglia del 18 gennaio 1674 riferisce che «dentro a quattro giorni» sarebbero partite due fregate da guerra del re per «corseggiare» li mari di Genova, e il 29 agosto di quello stesso a cader vittima dei corsari francesi è Raimondo Ascenso di Sanremo, assalito «sopra il capo d'Oneglia» da un brigantino comandato dal capitán «Monsú Gabriele» di Marsiglia. I francesi operano con frequenza anche nella Riviera di levante: casi di prede sono segnalati a Portovenere, dove il 22 marzo 1673 viene predata una nave ragusea (la S. Nicola), e a Portofino, dove il 1° settembre 1674 due feluche arrestano altrettante coralline di Alassio al grido «amaina le vele per Francia»⁴⁷; mentre nel novembre 1674 si sposta a Levante anche il citato corsaro Gabriele, per catturare il quale il podestà di Portovenere arma tre «batelli» carichi di soldati corsi⁴⁸.

A Ponente, invece, continuano a imperversare soprattutto i corsari al servizio del Re Cattolico: fin dal 1673 il «commissario d'armi in Riviera di ponente», il Governatore di Savona e il podestà di Pietra sono tutti concordi nell'attestare che «doppo la rottura della pace tra le due Corone» i corsari del Finale abbiano preso a dare la caccia non solo ai legni francesi diretti in Liguria, ma anche ai «vascelli stessi genovesi che abbiano imbarcati francesi o caricato merci per loro conto»⁴⁹. Oltre ai legni del Finale, a far danno ci pensano anche i soliti maiorchini, tanto che il 4 maggio 1674 l'ambasciatore spagnolo a Genova marchese di Villagarcía è costretto a presentarsi dinanzi ai Collegi per assicurare i genovesi sulle disposizioni reali affinché cessino i «disturbi».

Ciò nonostante, il 22 aprile 1675 il podestà di Pietra torna a esporre le «doglianze» degli operatori commerciali locali in merito alle feluche corsare appostate a Finale per «sforzare li patroni de vascelli che vanno navigando d'andare in terra a rendere ubbidienza». Non a caso, nel corso dell'anno il governo genovese deve esaminare diversi casi: come quello della perquisizione fatta da un brigantino maiorchino a una piccola nave inglese al largo di Porto Maurizio (2 giugno); o ancora la cattura ai danni della barca di un patrone di Borghetto al

⁴⁶ Il 16 maggio il commissario della fortezza di Savona scrive che tre vascelli francesi hanno «fatta preda di due barche nostrali»; e che, da quanto si sa, hanno provveduto ad armare «quattro lance per mezzo de quali disegna[no] di predare qualsivoglia barchetta». Addirittura, il 18 maggio i Collegi deliberano che «si scriva lettere circolari a giusdicenti delle Riviere alle marine che prendano previa informazione di tutto il danno che nelle loro rispettive giurisdizioni habbino apportato i vascelli francesi, così nel depredare vascelli come nel prendere le robbe o altro che vi fosse».

⁴⁷ «Et noi l'habbiamo detto che siamo genovesi e ciò non ostante hanno cominciato a tirare delle moschettate».

⁴⁸ ASG, AS, M, 1671. Il corsaro viene effettivamente catturato e processato a Spezia.

⁴⁹ Il Governatore di Savona avverte che i finalesi si trattengono al largo di Celle «in caccia de barche francesi portatesi a vendere i loro vini in questi contorni».

largo di Albenga, assalito «da una gondola del Finale ove erano dodici persone tutte armate di archibugi e pistolle» (14 settembre)⁵⁰.

A ridosso della pace di Nimega, altre catture. Non mancano come al solito gli scontri fra i legni delle due Corone: nel giugno 1678 il commissario di Sanremo dà notizia di un «battello» francese imbattutosi in una gondola finalese a Bordighera; ma al tempo stesso i belligeranti non desistono dal tentativo di danneggiare la Repubblica, rea ai loro occhi di oltranzismo neutralista: gli Inquisitori di Stato svelano che da Napoli si stanno portando nelle Riviere due filuche corsare per «rubbare e rompere il traffico de mercadanti havendo intelligenza con li torresi [genovesi] dell'isola di Albenga», sulla cui collusione contano per poter realizzare delle prede più comodamente. Assai compromettente è poi il fatto avvenuto all'inizio del settembre 1677, raccontato ancora una volta dal commissario di Sanremo: come se non bastassero i corsari finallesi, maiorchini, siciliani e napoletani, una barca di Sanremo è stata «armata in corso [...] con bandiera di Spagna e patente del Viceré di Sardegna», e si è permessa di predare nelle acque dell'estremo Ponente ligure un'imbarcazione francese che aveva appena caricato olio⁵¹.

Come è evidente, la casistica è molto ampia, al punto che è impossibile darne conto in maniera completa; più ancora che per la sua quantità, questa mole di informazioni sugli episodi corsari è però estremamente degna di rilievo per il numero di soggetti istituzionali che la producono e la discutono (organi di governo, capitani delle galee in mare, giurisdicenti periferici, informatori più o meno «ufficiali») e per il tenore emergenziale che contiene (proprio quest'ultimo aspetto, peraltro, spiega l'attenzione spasmodica per i dettagli, nonché la massiccia presenza fra le carte di «soffiate» relative a continue ipotesi di armamento, talora smentite dai fatti).

La situazione si fa sempre più complicata. Già alla fine del 1673 a Genova si pensa di ordinare una leva di marinai «atti a navigare» nelle Riviere, da mobilitare all'occorrenza, quando cioè l'emergenza corsara dovesse richiedere il rapido armamento di qualche galea «di gente libera»⁵²: in altre parole, una sorta di esercito di remieri. E le missioni anticorsare della squadra statale, come si è visto, conoscono un netto aumento rispetto ai decenni precedenti. «Discussa pienamente la pratica delle depredazioni che fanno vascelli maiorchini, francesi e finarini – là dove l'ordine non dev'essere casuale – nel mar Ligustico», all'inizio del febbraio 1674 i Collegi propongono di «levare di sciverno le galee per

⁵⁰ ASG, AS, M, 1671. La notte del 5 ottobre un'altra «filuca del Finale bene armata» ferma presso l'isola Gallinara una barca di Ceriale carica di grano e una di Cogoletto che trasporta calcina.

⁵¹ Ivi, 1672. «Il che saputo nella Provenza e Linguadoche causa in detti luoghi mala sodisfatione contro li vascelli di questo luogo, dandosi ad intendere che per essere in essa patroni e molti marinari di S. Remo sii anche di S. Remo la barca».

⁵² La proposta è del citato Magistrato del Nuovo armamento, 28 novembre 1673.

purgare le marine», a dimostrazione che di fronte alle minacce dei corsari non c'è stagione che tenga⁵³. Il 24 luglio 1675 viene deciso l'invio di una galea con 50 soldati a bordo nella Riviera di levante; e ancora il 27 novembre 1678 – la pace tra Francia e Spagna è stata siglata alla fine dell'estate – un'altra galea è messa in mare per navigare nella Riviera di Levante, alla ricerca di due coralline corsare finalési «bene armate di persone 30 fra ognuna»⁵⁴.

Sono evidentemente anni critici, che spingono i patrizi di governo ad elaborare altre misure di difesa del mare e della navigazione, alternative all'uso consueto delle galee dello stuolo. Il 17 giugno 1673 vengono emanati ordini speciali da comunicare ai giurisdicenti delle circoscrizioni rivierasche «per li fuochi da farsi giornalmente et in caso vi siano ne' mari della Serenissima Repubblica vascelli [da corsa]»: una «vecchia» contromisura adottata ai tempi delle razzie barbaresche ai danni delle popolazioni costiere, ripresa ai tempi della corsa «intra-europea» che prende di mira i mercantili in transito. Più energica la proposta dell'anno dopo (22 agosto 1674), consistente nell'armamento di quattro navi «in difesa del libero commercio e traffico di questi mari», che secondo i calcoli del Magistrato del Nuovo armamento avrebbero richiesto per il loro mantenimento 42.296 lire al mese: il 16 settembre tre vascelli sono effettivamente all'opera – mentre non si è riusciti a trovare in porto il quarto, né a «farlo venire da altrove» – «di tutto ponto provveduti dell'artiglieria et altri attrezzi da guerra»; ma stando alla documentazione non pare si siano distinti in azioni di cattura nei confronti dei corsari delle «due Corone»⁵⁵.

4.3. Il vero salto di qualità – deleterio, per la Repubblica genovese – avviene però con la guerra della Lega d'Augusta. Lo scontro corsaro franco-spagnolo sale di tono, e Finale vi assume un ruolo centrale⁵⁶. Non a caso, in questi ultimi anni del secolo la questione della corsa spagnola occupa uno spazio sempre maggiore nella documentazione diplomatica, in particolare all'interno delle centinaia di lettere dirette all'ambasciatore genovese a Milano e a quello spagnolo in città.

La minaccia principale proviene dai «feluconi» – molto spesso muniti di patenti rilasciate dai Viceré meridionali – che hanno base al Finale, e che ora possono frequentare anche lo scalo di Oneglia, appartenente al nuovo alleato

⁵³ Però non ci si dimentica di prescrivere al capitano delle due galee di procedere nella navigazione «colla dovuta circospezione», visto che la costa «è assai disamparata da porti e predominata dagli australi».

⁵⁴ Il 19 agosto 1678 era stata decretata la spedizione di altre due galee, una a Ponente e una a Levante.

⁵⁵ ASG, AS, M, 1671 e 1672.

⁵⁶ Lo Basso, *Finale porto corsaro spagnolo*, cit., p. 105. È proprio nel 1692 che a Finale viene istituito un tribunale delle prede marittime, segno che l'attività si intensifica ulteriormente (ivi, pp. 98-100).

sabaudo⁵⁷. Una feluca «siciliana o sia napolitana armata», già all'opera nelle vicinanze di Porto Maurizio nel dicembre 1691, all'inizio di gennaio dell'anno successivo attacca un'imbarcazione genovese diretta ad Antibes, poi condotta alla spiaggia del Finale⁵⁸. In più c'è il problema che alcuni mercantili liguri non osservano gli ordini cautelativi delle galee della Repubblica: si prenda ad esempio quella gondola savonese partita per Nizza la notte dell'8 luglio 1693, che transita «sotto il tiro del canon del Finale» e viene predata da un felucone⁵⁹. I corsari spagnoli hanno ormai l'abitudine di stazionare negli scali controllati dalla Corona, impedendo il regolare svolgimento del commercio e della navigazione: ad Oneglia, ad esempio, nell'estate 1695 pare essere in agguato un felucone corsaro calabrese; mentre esattamente un anno dopo prendono il suo posto un felucone napoletano «con altre coraline de corsari», intente a non far passare alcun natante «che no' sia da loro visitato ma anche condotto [nel] luogo d'Oneglia»⁶⁰.

Poi ci sono i «soliti» finalesi, che a quanto sembra utilizzano patenti false, sfruttando la connivenza del locale Governatore spagnolo⁶¹. I loro «colpi» non si contano negli anni della guerra della Lega d'Augusta; e ancora nel 1697 scorrazzano su e giù per il Ponente ligure. È il podestà di Pietra a riferire, il 12 marzo di quell'anno, che due barche di Finale armate in corso «traghettono [...] dal capo di Finale all'isola di Albenga, et ivi vanno riconoscendo tutti li bastimenti che passano in queste marine». Tanto che a metà luglio transitano al largo di Sanremo «quattro galee di Francia [...] in traccia delle barche finarine che vanno corseggiando». Decenni di attività predatoria hanno attirato verso il Marchesato una profonda ostilità anche da parte dei sudditi della Repubblica, che proprio in questo scorcio di secolo trova piena espressione: all'inizio dell'agosto 1693, mentre cerca di rientrare «alla base» «per haver vicina l'armata francese», una barca corsara finalese chiede «qualche notizia» – «come amica» – a una fregata savonese di ritorno dalla Provenza,

⁵⁷ Inoltre i corsari finalesi usano più sistematicamente il vicino scalo «genovese» di Noli: lì sarebbe appostato – in base a quanto comunica il 3 maggio 1692 il Governatore di Savona Agostino Franzone – «un pinco corsaro finarino» che aspetta «il barcareccio che si porta a Marsiglia con carico di qualche canepe».

⁵⁸ In questi giorni si segnalano altre tre prede vittime della bandiera di Spagna: una gondola di Savona, una gondola di Alassio e una tartana di Diano.

⁵⁹ Il capitano di una della galee dello stuolo fa riferimento esplicitamente alla «perfida testardaggine di non voler passar largho dal Finale». Pochi giorni prima (il 6 luglio) a Milano si è tenuta una «giunta» formata dal Gran Cancelliere e dai presidenti del Magistrato Ordinario e del Senato per discutere «delli tre filuconci napolitani che si ritrovano ne mari di Genova e che havevano arrestato tre filuche di quella Repubblica con la mercantia che conducevano havendo trasportato la preda al Finale» (Archivio di Stato di Milano, *Potenze estere post 1530*, 30).

⁶⁰ Fra le prede del felucone calabrese, una feluca di Lerici di ritorno dalla Provenza.

⁶¹ Lo Basso, *Finale porto corsaro spagnolo*, cit., pp. 99-100.

e questa invece di corrisponderla a tal amicabile richiesta prorompe litigiosamente in qualche risposte improprie [...] dichiarandosi che haverebbero havuto gusto che tale armata fusse venuta a [loro] danni⁶².

La tensione cresce, anche perché a solcare il mar Ligure per andare in corso sono imbarcazioni sempre più grandi e ben armate, sulle quali il governo genovese provvede ad attivare un servizio di raccolta di informazioni estremamente vigile: quando ad esempio entra in porto una «barca grossa» con «quattro o cinque pezzi di cannoni», «commandata d'un cattalano che pare facci diligenza per armarla in guerra» (inizio maggio 1689), il sindaco del Magistrato di Sanità è incaricato di informarsi, e – dopo aver interpellato anche «il censaro de noleggi de vascelli in questa piazza di Banchi» – riferisce che si chiama Santa Veronica, è stata costruita ad Arenzano per il patron Giuseppe Portes di Blanes, ha a bordo «dieciotto o venti cimitarre» e «dieci o dodeci moschetti», e sta per «prendere patente di guerra o di corso in Cattalogna». I molteplici canali di *intelligence* – istituzionali e non – sono dunque messi in funzione per scongiurare un fenomeno che è diventato nuovamente endemico (seppur sotto mutate spoglie) come ai tempi del «corso mediterraneo».

Da parte loro, i francesi rispondono a tono agli spagnoli, ma soprattutto intralciano il traffico ligure con numerose prede di imbarcazioni genovesi e rivierasche. Ben 14 – secondo i calcoli degli organi di governo della Superba – sono le catture effettuate ai danni di «nazionali» nel biennio 1690-91: una di queste riguarda una «nave polacca» sulla quale hanno interesse alcuni *big* del mondo mercantile quali «l'Eccellentissimo Giovanni Prato, la compagnia Maffei, Giovanni Antonio Rizzo, Gregorio e Pantaleo De Ferrari». Il problema tocca lo Stato genovese e le sue prerogative giurisdizionali ma anche gli interessi dei suoi patrizi, che d'altronde costituiscono due piani strettamente intrecciati, non solo per il fatto che i secondi condizionano il primo, ma anche perché la costruzione di un dominio territoriale in Liguria e l'elaborazione di appositi strumenti di controllo sono state operazioni fatte per tutelare e potenziare le attività economiche e finanziarie dell'*élite*.

Per il resto, si fa più marcata la concentrazione dell'attività corsara francese nel Ponente ligure: vengono compiute razzie all'altezza di Porto Maurizio (2 ottobre 1694, ai danni di una tartana di Bordighera), di Albenga (29 novembre 1694, ai danni di una feluca di Loano), di Diano (10 marzo 1695, vittima una barca di Sanremo). Il 30 luglio 1695 l'arresto di un «batello o sia leudo di Chiavari» vicino all'isola di Albenga da parte di «monsieur de Rocher», comandante di due galeotte del re Cristianissimo, scatena la fiera opposizione degli ufficiali genovesi: al francese che si giustifica sostenendo di aver agito «in

⁶² Alla fine del maggio 1697 un caso analogo: la «filuca regia del Finale», uscita per «riconoscere i vascelli francesi in quelle circostanze», riceve una scarica di archibugio dalla spiaggia di Bordighera.

forza degli ordini della corte», il podestà di Alassio – sotto la cui giurisdizione è avvenuta la presa – precisa con fermezza che «gli ordini della corte nel loro rigore non potevano estendersi al traffico che fanno i legni genovesi dentro lo Stato della Serenissima Repubblica da un luogo all'altro»⁶³.

Si ha conferma dell'infittirsi delle azioni corsare francesi anche dalla documentazione giunta a Simancas. Già in un Consiglio di Stato del 15 dicembre 1689 si era discusso lungamente dei danni prodotti dalla corsa francese; ma le più sdegnate invettive contro i «disturbi» dei corsari di Luigi XIV in azione nel mar Ligure verranno da Francisco Moles, che giunto in qualità di ambasciatore a Genova nella fase più intensa della guerra corsara fra le due Corone scrive diverse lettere di denuncia a proposito della presunta connivenza dei genovesi: «Volviendo de Genova a Napoles Otavio Escuto y otros tres patrones con sus filucas cargadas de ropa y dinero de mercaderes de Napoles, fueron situados de un felucon frances de corso con quien combatieron», ma a nulla serve la strenua resistenza delle imbarcazioni spagnole, visto che da terra «los naturales» del territorio ligure (siamo ai confini orientali del Dominio genovese) le «accolgono» con pedras y mosquetarios» e aiutano i francesi a realizzare la ricca preda⁶⁴. A conferma che anche i francesi mettono in mare legni più grandi e meglio armati di prima, si può citare il caso occorso a un patrone di Sorrento nella primavera 1697, il quale partito da Genova per tornare a Napoli viene attaccato da «una barcha francese armata co' cento dieci huomini», e cannoneggiato in continuazione «dal ponte del Corvo insino all'isola di Portovenere»; alla fine, il patrone riuscirà a salvarsi solo dandosi alla fuga e navigando verso Ponente fino a rifugiarsi «miracolosamente» sotto la fortezza di Vado, il cui commissario registrerà tutto e informerà i Collegi⁶⁵.

⁶³ Non che i francesi cessino di operare anche nel Levante: nel marzo 1695 il commissario della fortezza di Santa Maria riferisce che «sino de venerdì all'alba continuano in questo golfo tre barche francesi di corso», le quali «mandano le lance a riconoscere le barche che entrano»; e l'8 agosto cade nella rete di due feluconi francesi una barca di Bonassola di ritorno dall'isola d'Elba con un carico di vena di ferro.

⁶⁴ AGS, E, *Génova*, 3623, 3628, 3644. Moles rileva «la poca atencion de genoveses en dejar armar y guarnecer en sus dominios los corsarios de Francia», addebitandola al «timor que tienen de contraer empeno con ellos (cioè con i francesi)». In occasione della seduta del Consiglio di Stato del 15 marzo 1695 – di poco successiva all'increscioso episodio nel mar Ligure – si arriva a proporre di «sequestrar las embarcaciones genovesas que se allavan en la ciudad y reyno de Napoles».

⁶⁵ ASG, AS, M, 1674, 1675, 1676. Moles rileva «la poca atencion de genoveses en dejar armar y guarnecer en sus dominios los corsarios de Francia», addebitandola al «timor que tienen de contraer empeno con ellos (cioè con i francesi)». In occasione della seduta del Consiglio di Stato del 15 marzo 1695 – di poco successiva all'increscioso episodio nel mar Ligure – si arriva a proporre di «sequestrar las embarcaciones genovesas que se allavan en la ciudad y reyno de Napoles».

Insomma, l'*escalation* della guerra di corsa è evidente, e la sempre maggiore quantità di prede liguri si spiega con la rinnovata volontà delle due principali potenze in conflitto di stanare la Repubblica dalla sua stretta equidistanza diplomatica, costringendola ad affidarsi alla protezione di una delle due: specie la Francia non esita a colpire al cuore la città (è noto il bombardamento del 1684)⁶⁶, e per altro verso usa la carota mettendo sul piatto la possibilità di condurre i traffici commerciali per conto dei porti mediterranei del Regno⁶⁷. Resta il fatto che la minacciata giurisdizione sul mare va tutelata, e l'uso delle galee continua ad essere reputato il modo migliore per farlo. Nel gennaio 1692 qualcuno propone di affrontare l'accresciuta emergenza ricorrendo all'armamento privato, ma la Giunta di Marina oppone che quando fosse dato «l'ordine di armar in Riviera bergantini o altri simili legni per così dire tumultuariamente» – oltre a non saper «da chi debbano esser comandati e come diretti e se si debbano tener lungo tempo armati» – «riuscirà [...] sempre più tardo nell'esecuzione, di minor reputazione e di spesa molto maggiore». Una questione di tempi e di costi, ma anche di dignità istituzionale: a dimostrazione che la Repubblica genovese sa compiere scelte non solo razionali ma anche coerenti con le proprie responsabilità. Inoltre c'è piena consapevolezza delle debolezze militari:

Dio solo sa poi qual ne debba esser l'evento, e quanti e quali impegni possa attirare, massime se da que' corsari [spagnoli e francesi] o altri loro aderenti si raddoppiassero armamenti o si attentasse contro di essi [cioè i legni genovesi] qualche forma di maggior disordine.

Il bisogno di studiare contromosse adeguate a un'attività predatoria incessante torna a farsi sentire molto presto: il 21 marzo i Collegi sono informati che un felucone spagnolo «continua i soliti disturbi del traffico», e l'idea che questa volta la Giunta di Marina avanza è quella di organizzare un pattugliamento costiero costante, cioè ordinare

la missione d'una galea che ogni quindici giorni a vicenda, cominciando il primo aprile prossimo [...] si porti nella Riviera di ponente e vada scorrendo fra Savona e Alassi, e quando l'emergenza il richieda anche più oltre fino a Ventimiglia.

⁶⁶ Si vedano gli atti del convegno *Il bombardamento di Genova nel 1684*, Genova, La Quercia, 1988; e ora anche C. Bitossi, *1684. La Repubblica sfida il re Sole*, in *Gli anni di Genova*, Roma-Bari, Laterza, 2010, pp. 123-150.

⁶⁷ Per lo *shipping* genovese si profila così la possibilità di controllare le rotte tra il Mezzogiorno d'Italia, Livorno e Marsiglia, sostituendosi ai vettori marittimi francesi impossibilitati a navigare in acque tirreniche. Sui vantaggi economici della neutralità in tempo di guerra è di notevole interesse il saggio di E. Schnakenbourg, *Sous le masque de neutres: la circulation des marchandises en temps de guerre (1680-1780)*, in *Les circulations internationales en Europe (1680-1780)*, éd. par L. Bély, Paris, Pups, 2011, pp. 101-119.

Ma è significativo che, fin dalle prime notizie relative ai feluconi (siamo all'inizio del 1690), le galee inviate nelle Riviere in funzione anti-corsara vengono incaricate di «scortare e convoiare il barcaresco nazionale che navigherà in questo Dominio e nelle circostanze di esso fino a Livorno per levante e fino a Monaco per ponente»: un'azione non solo repressiva, ma anche preventiva⁶⁸. La frequenza del pattugliamento genovese è testimoniata anche dall'uso del lessico: avendo «presentito che si trovi nelle marine della Riviera di ponente una barca maiorchina armata in corso», il 12 ottobre 1693 i Collegi deliberano che «se ne dia notizia al Magnifico capitano della *galea guardiacosta* che è a Savona»⁶⁹. Senza contare che in data 5 ottobre 1694 il Magistrato delle galee espone le «streteze grandi [nel quale si ritrova], ché da qualche anni in qua non ha sentito il beneficio della missione delle galee alle fiere di Palermo e Messina»: se sono nelle Riviere, le unità dello stuolo non possono essere altrove⁷⁰. Un'ulteriore conferma dell'assidua attività dello stuolo viene dalle ricevute che attestano le forniture di medicinali per gli equipaggi delle galee, da cui apprendiamo che tutte le sei unità a disposizione fanno in continuazione «viaggi di Riviera»: nel corso del 1693 la Diana perlustra le acque territoriali nei periodi 5 febbraio-21 aprile, 8 maggio-17 giugno, 23 giugno-18 agosto, 20 agosto-17 ottobre; e non da meno è la San Giorgio, che pattuglia le coste nei periodi 13 febbraio-28 marzo, 1° maggio-15 giugno, 16 giugno-4 agosto e 10 ottobre-3 novembre⁷¹.

5. *Le galee: funzioni e strategie operative.* Tranne che per alcuni mesi nel corso del terribile triennio 1692-94, quando si prova ad attuare un servizio sistematico di pattugliamento e di scorta, le missioni delle galee sono però piuttosto estemporanee, fatte all'indomani di qualche caso clamoroso per cercare di punire gli autori delle prede. In qualche caso è evidente che l'intermittenza della navigazione delle galee consenta ai corsari di trovare il momento giusto per agire: nel marzo 1668 si decide appunto di mandare due galee dello stuolo

⁶⁸ Le galee devono però «contenersi in vicinanza del terreno, senza avanzarsi in alto mare», e «non cimentarsi con vascelli di maggior forza». Il 20 giugno 1694, per neutralizzare la minaccia «finalina», il capitano della galea Capitana Lorenzo Curlo suggerisce che «sarebbe ottima risoluzione che i Collegi ordinassero a giussdicenti dell'una e l'altra Riviera acciò dessero ordine a tutte le imbarcazioni de luoghi che sogliono navigare, cioè quelli di levante a ponente venissero a gionger le galere in Vado e li altri di ponente navigando per venire a levante dovessero attendere le galere in Alassi, mentre a questo modo la navigazione sarebbe sicura d'ogni tentativo di sudetti corsari».

⁶⁹ Il corsivo è nostro.

⁷⁰ ASG, AS, M, 1674 e 1675.

⁷¹ ASG, *Magistrato delle galee*, 64. Ecco le altre galee: Capitana 5 maggio-16 giugno, 22 luglio-19 ottobre; San Giovanni Battista 10 maggio-25 giugno, 26 giugno-3 luglio, 4 luglio-4 agosto, 17 settembre-17 ottobre; S. Maria 8 giugno-18 luglio, 30 luglio-15 settembre, 16 settembre-13 novembre; Patrona 27 giugno-10 luglio, 16 luglio-25 agosto.

pubblico nella Riviera di ponente, e il 7 maggio il Governatore di Savona riferisce che «due feluche napolitane quali si trattenevano i mesi adietro corseggiando ne mari della Repubblica» sono «nuovamente ritornate in detto luogo corseggiando»; mentre quando la barca maiorchina armata in corso comandata da Michel Fabreques sequestra una parte del carico di una feluca genovese nell'estremo Levante ligure (agosto 1675), viene inviata un'altra galea «ma senza frutto, perché già se n'erano fuggiti [i corsari], tutto che dopo qualche tempo fosse alcuno di essi nuovamente veduto veleggiare in quelle parti»⁷².

Le galee arrivano, ma spesso gli autori delle catture si sono già defilati. È questo il rischio insito nella strategia genovese di organizzare spedizioni *ad hoc*: in una lettera del 14 agosto 1675 il commissario Nicolò Doria scrive da Albenga che si è «abboccato col capitano della galea inviata in traccia della filuca del Finale»; al capitano della galea messa in mare il 9 novembre 1675 si prescrive di navigare «tra il capo di Mele e quello di Noli» alla ricerca del corsaro Domenico Messinese, «il quale ultimamente commise un grave attentato su l'isola Gallinara trattenendo come in carcere il custode di quella torre»; e quando nel gennaio 1692 «una filuca siciliana o sia napolitana» attacca all'altezza di Porto Maurizio quella del patrone genovese Sebastiano Riccio, i Collegi deliberano all'indomani l'invio di una galea nel Ponente, che però possa «trattene[rsi] nel viaggio non più di dieci giorni»⁷³. C'è consapevolezza del fatto che il fenomeno non si possa del tutto arginare, ma è fondamentale dare mostra della propria presenza giurisdizionale; detto in altri termini, visto che non si può vincere del tutto la partita contro i corsari, tanto vale non perdere del tutto la faccia di fronte alle due potenti monarchie.

L'opera di controllo non manca di mostrare lacune e manchevolezze. Il 21 ottobre 1667 le galee in perlustrazione nel Ponente sono due, ma «pare che siano composte di gente mal esperta e poco atta al servizio»; senza contare che «una di queste [è] senz'anchore e l'altra non [può] navigare per non esser spalmata, come anche non [hanno] provizione da guerra confacente al bisogno». Altre volte i capitani delle unità stanno più tempo nei porti e nei golfi che in mare: in una lettera diretta al Governatore di Savona, il 23 agosto 1677, i Collegi di governo osservano «che detto capitano [che sta stazionando in darsena con una galea] va facendo dimora più di quello converrebbe in quella città»; e già in un'istruzione del 19 aprile 1653 si legge che la galea messa in mare avrebbe potuto usare «per rifugio pronto e sicuro il porto di Noli, del quale sarà ispediente che si vaglia il meno che sia possibile, e solamente in caso di bisogno, per ischiffare l'inconveniente che si è provato fin'hora»⁷⁴.

⁷² ASG, AS, M, 1670.

⁷³ Ivi, 1671 e 1674.

⁷⁴ ASG, AS, M, 1666, 1670 e 1672. Per un cattivo giudizio sullo stato delle galee della squadra di Sardegna nel corso del Seicento (scarsa manutenzione, equipaggi non pagati

Non che le galee non riportino successi: si è citato il caso della San Giovanni e della barca corsara maiorchina catturata nel febbraio 1668; ma gli esempi potrebbero essere parecchi, a partire da un altro brigantino maiorchino preso a capo Noli, armato di 8 petrieri «tra quali due di bronzo» (1° ottobre 1675). Fra gli altri casi si possono segnalare quello di una barca e una feluca battenti bandiera spagnola intercettate nei pressi di Pietra dopo essere appena uscite dal Finale (5 giugno 1693); e quello, seguito pochi giorni dopo (17 giugno), dell'arresto di un felucone napoletano da parte della galea capitanata da Napoleone Lomellini sotto il bastione di Sanremo⁷⁵. Le galee – rispetto ai vascelli d'alto bordo – hanno il vantaggio di poter inseguire i navigli corsari anche in fondali bassi; e contro le imbarcazioni di piccola e media stazza hanno facilmente la meglio: quando il 3 maggio 1692 il Governatore di Savona Agostino Franzone racconta delle «imprese» di un pinco corsaro finalese che fa gli agguati dietro capo Noli, i membri del governo «non sa[nno] immaginarsi il motivo per cui il Magnifico capitano» della galea inviata nel Ponente «non adempisca le sue commissioni», dato che un pinco «non è più che una tartana e non ha più di 40 o 50 uomini, né più di un cannone e poco altro armamento»⁷⁶.

In verità, quel che più interessa all'oligarchia genovese è che le galee assolvano al loro prioritario ruolo di deterrenza. Quando in Riviera ci sono le unità dello stuolo, i corsari non si muovono dai loro nascondigli; e se solo alle volte si riesce a farli cadere nella rete, perlomeno spesso vengono messi in fuga: succede ad esempio nell'agosto 1674, quando la Vittoria (la settima galea armata due anni prima) fa «segni co' fumate» a una feluca corsara finalese «acciò dovesse venire a dare la solita ubidienza», e ottiene che quest'ultima faccia vele verso Loano abbandonando le sue prede⁷⁷; mentre il 20 marzo 1697 il commissario della Spezia racconta che stava sparando dei colpi di cannone contro un vascello francese intento a «visitare» i legni in arrivo da levante quando «il vascello si fermò [...] e le [sue] lance ritornarono indietro, non tanto per una canonata che tirò quel forte ma per la galera che videro in armi». In fin dei conti, basta questo, come sintetizza molto bene un biglietto anonimo dell'aprile 1693:

L'abandonare i sudditi alla discrezione di questi corsari è una debolezza troppo grande, e di molto discredito pubblico; il farvi passeggiare qualche galea ancorché non dovesse fare alcun atto ostile [...] servirebbe bastatamente al bisogno⁷⁸.

ecc.) cfr. G. Mele, *Torri o galere? Il problema della difesa costiera in Sardegna tra XVI e XVIII secolo*, in *Contra moros y turcos*, cit., p. 202.

⁷⁵ ASG, AS, M, 1671 e 1675.

⁷⁶ Ivi, 1674.

⁷⁷ Cioè una barca di Oneglia e un «batello francese preso sotto Santo Romolo».

⁷⁸ ASG, AS, M, 1671, 1675 e 1676. Un altro caso di fuga si verifica il 16 maggio 1693, quando la galea Diana al comando di Felice Torre insegue fino alla spiaggia di Alassio un felucone napoletano – e il podestà del luogo spedisce «subitamente» alcuni soldati per bloccare i membri dell'equipaggio corsaro.

Rispetto a quella delle barche corsare, la prassi operativa delle galee è un aspetto che emerge con minore evidenza dalla documentazione. Un'ipotesi plausibile è che esse siano supportate da unità minori – ma pur sempre armate – mandate in avanscoperta: tuttavia l'unica notizia certa è che al capitano di una galea in servizio a Ponente nell'agosto 1691 viene comunicato di fermarsi «al posto ove hora siete», e di armare «subito tre caichi [...] o lance di navi o barche come vi tornerà più pronto e comodo, ponendo sopra ogn'uno vent'huomini armati» e nominando «un capo discreto con ordine al medesimo d'invigilare che i feluconi non partano»⁷⁹. Per il resto, ogni piccolo spostamento è studiato attentamente: arrivato a Savona il 20 gennaio 1692 in caccia di un felucone siciliano, il capitano Giovanni Filippo Pellizzone prima manda «una barchetta» a Noli «con persona fidata» perché si accerti dell'eventuale presenza del corsaro; poi sguinzaglia degli emissari nelle spiagge vicine ad Albenga per interrogare i patroni locali; e, quando scopre che la barca siciliana si trova a Oneglia, va ad ancorare nelle «fosse di Diano» e spedisce «una persona confidente a Oneglia per vedere se si partiva da quelle spiagge per poi con la galea inoltrarmi alla sua volta»⁸⁰. Per muoversi opportunamente, le galee fanno dunque affidamento su una rete fittissima di informatori in mare e a terra, che testimonia di una cornice organizzativa forse un po' empirica ma di certo molto scrupolosa.

6. *Un pattugliamento all'insegna della «Realpolitik»*. La difficile azione di contenimento degli attacchi corsari si svolge all'interno di un delicato contesto internazionale, fra pressioni contrapposte che provengono dalle capitali di Francia e di Spagna. A Genova interessa difendere la propria sovranità marittima, e per questo deve studiare misure di polizia adeguate; ma al contempo non può muoversi fuori dai margini dettati dall'esigenza di una rigorosa neutralità. Perciò, tanto per cominciare, quando le prede avvengono fuori del Dominio deve astenersi dal prendere provvedimenti contro i corsari. Alla fine del settembre 1675 una feluca napoletana preda «ne mari di Francia» un vascello nemico della Corona di Spagna; quando la feluca approda a Sanremo il commissario che là risiede per conto della Repubblica si permette di trattenere l'imbarcazione predata e di farla scortare a Genova, ma i Collegi gli scrivono prontamente (2 ottobre) che «no' è stato commesso delitto che o per ragioni del luogo o della roba predata o molto meno del predatore possa darvi giurisdizione alcuna, onde no' era luogo

⁷⁹ «E quando vedesse che facessero qualche moto che indicasse partenza». Anche Gian Carlo Calcagno si dice sicuro che «le galee armate della flotta permanente» fossero «spesso accompagnate da unità minori» (Calcagno, *La navigazione convogliata a Genova*, cit., p. 272). Sui «legni di conserva», cioè sui legni leggeri che affiancano le galee nelle missioni di pattugliamento, si è soffermato da ultimo E. Berì, *Genova e il suo Regno. Ordinamenti militari, poteri locali e controllo del territorio in Corsica fra insurrezioni e guerre civili (1729-1768)*, Novi Ligure, Città del silenzio, 2011, pp. 183-186.

⁸⁰ ASG, AS, M, 1674.

che praticaste alcuna di quelle diligenze che havete effettuato». Quando invece le catture sono fatte in acque territoriali, c'è il problema di giustificarsi con la corte della potenza danneggiata: il 2 giugno 1690, pochi giorni dopo la preda di una tartana francese ad opera di un corsaro del Finale, il «segretario Gastaldi» di stanza a Parigi si prodiga a spiegare che il bastione di Sanremo, dove appunto è avvenuta la preda, «ha fatte tutte le parti possibili per la difesa collo sparo di più colpi di cannone, anche di volata per andare a segno»⁸¹.

Non è dunque difficile capire perché, appena entrata in porto a Genova una barca del Finale «che conduceva seco una navetta francese» da poco predata (26 maggio 1696), i patrizi di governo cerchino di opporre alla versione dell'«inviato di Francia» Luciennes – secondo il quale la cattura è avvenuta «verso il fiume Magra, dominio della Serenissima Repubblica» – la testimonianza di un capitano di nave di ritorno da Messina secondo il quale «la detta nave fu depredata dalla barca sopra di una spiaggia fuoresta e dishabitata [...] territorio del duca di Massa». Ma i maggiori guai per il governo genovese arrivano soprattutto quando è coinvolto qualche suddito del Dominio, come si è visto poco sopra. Una grave *impasse* si verifica ad esempio alla fine del dicembre 1688, quando «sotto il canone del luoco di S. Remo» viene effettuata una presa da parte di un corsaro francese assistito da «una cialuppa o sia coralina con molti huomini del luoco di Alassio»; e l'unica via di uscita viene individuata nell'indagare se l'aiuto sia stato dato «per forza o per consenso»⁸².

D'altra parte le galee, che nelle intenzioni del governo dovrebbero essere garanzia di sicurezza, con i loro «viaggi di Riviera» possono anche provocare pericolosi incidenti diplomatici. Può accadere che le unità genovesi compiano degli arresti, e le monarchie in guerra intervengano e decidano di forzare la mano alla Repubblica per garantire l'impunità ai propri corsari. Emblematica la vicenda che ha per protagonisti il Governatore di Savona e una galea dello stuolo alla fine dell'aprile 1684, a pochi giorni dal terribile bombardamento (francese) della città di Genova. In mattinata «il console de francesi in compagnia di qualche patron di barche» si porta al cospetto del giudicante genovese per informarlo che una barca maiorchina ne ha predato una francese «circa tre miglia o poco più da questa fortezza», e per chiedere di ordinare alla galea genovese all'ancora in darsena di dar la caccia al corsaro. Il Governatore «aderisce» alla richiesta, e poche ore dopo la galea è già di ritorno con «entrambi sudetti vascelli», predata e predatore. I Collegi, però, vogliono prendere tempo per decidere sul da farsi, e ordinano che per il momento anche il legno francese venga trattenuto per i rilievi del caso. La reazione non si fa attendere: la mattina seguente giunge notizia che quattro «galee di Francia» si trovano a Villafranca e debbono «portarsi a Savona»; perciò il governo genovese, preoc-

⁸¹ Ivi, 1671 e 1674.

⁸² Ivi, 1673 e 1676.

cupato, fa subito rilasciare la barca francese, e all'ambasciatore spagnolo Bazán che si lamenta perché al corsaro è stata sottratta la sua preda si risponde che «l'attentato era successo a vista di Savona». Resta il fatto che, in questo caso, la Repubblica avrebbe dovuto andare fino in fondo, castigando il maiorchino; mentre per mostrare «ossequio verso la Maestà Cattolica» anche la barca del predatore viene rimessa in libertà⁸³: una rinuncia pressoché totale alle proprie prerogative di sovranità – seppur sotto le mentite spoglie di una scelta autonoma e opportuna – in nome delle ragioni della diplomazia.

Com'è naturale, i rapporti di forza condizionano fortemente l'esercizio della giurisdizione sul mare da parte della Superba. Lo dimostra il caso della spedizione effettuata dalla galea Patrona nella Riviera di levante a metà maggio 1692.

Continuando questa mattina il mio viaggio per Levante su le hore undici verso Deiva – scrive il capitano Napoleone Lomellini, di cui già abbiamo parlato – è venuta a bordo una filuca di Lerici quale mi ha dato parte che in una spiaggia poco distante si tratteneva in agguato dietro uno scoglio una filuca armata in corso.

Ricevuta l'imbeccata, Lomellini volta la prora in quella direzione, dopo un breve inseguimento arresta l'imbarcazione e la scorta fino in porto a Genova. La feluca batte bandiera francese, e immediatamente l'inviato francese Ratabon si lamenta presso i Collegi, i quali da parte loro si trincerano dietro il pretesto che il corsaro non aveva la patente di sanità. Pochi giorni dopo, però, il diplomatico torna alla carica sostenendo che la galea genovese meriterebbe di essere punita «col rigore delle leggi», e la Giunta di Marina prova a risolvere la complicata situazione proponendo che «data la sigortà da detto patrone e marinari di non corseggiare ne infestare in maniera alcuna queste marine tra qui e Livorno si potessero rilasciare».

Dopo aver condotto per anni un pattugliamento episodico ma fermo, dando istruzioni ai capitani di combattere i corsari con il cannone, negli ultimi anni del secolo, a fronte dell'intensificazione del fenomeno e dell'accresciuta aggressività politica delle potenze belligeranti, Genova è costretta a fare qualche passo indietro. La presenza diventa costante, e non priva di velleità preventive, ma in concreto ci si limita a emanare delle ingiunzioni che hanno effetti concreti molto limitati, e che equivalgono in sostanza a una sorta di abdicazione di sovranità. La prassi genovese, in questi anni di *climax* corsaro, è ormai quella di prescrivere alle galee mandate lungo le Riviere di far la caccia ai corsari ma di rilasciarli subito dopo dietro promessa scritta «di non infastidire, né predare, né molestare sudditi di Vostre Signorie Serenissime», mentre non si fa alcun riferimento al divieto di far prede «nemiche».

Con gli spagnoli si cerca un vero e proprio accordo in tal senso: un memoriale steso dai Collegi il 27 maggio 1693 propone di «usare maggiori dissimulazioni

⁸³ Ivi, 1673.

verso i sudditi della Maestà Cattolica, desistendo da mezzi di giustizia» nei confronti dei temuti feluconi presenti nella Riviera di ponente, «con fiducia di incontrare sempre maggiore il benignissimo gradimento» del re, e ottenere che «prescriv[ia] le forme più regolate del corseggiare astenendosi [...] dal molestare i sudditi della Repubblica»⁸⁴. Mentre alla corte di Francia si manda Gian Francesco Brignole Sale, il quale riesce a ottenere per la Repubblica il riconoscimento di potenza neutrale: nel caso in cui le navi genovesi trasportino merce «nemica», i corsari francesi si limiteranno a confiscare quella anziché l'intera imbarcazione⁸⁵. Così, negli anni finali della guerra, senza sapere più come comportarsi, si arriva a prescrivere ai giurisdicenti periferici che «trovandosi in dette spiagge e cale qualche felucone corsaro [...] facciano il possibile per farli partire con impedir loro ogni provvigione e con dare ogni altro stimolo più efficace in maniera che si apartino»⁸⁶. Basta che vadano altrove, non importa dove: come a rinviare per quanto possibile il problema.

Effettivamente, la «baldanza» dei legni corsari francesi e spagnoli si è fatta tale che la stessa giurisdizione della Repubblica è continuamente messa in discussione. Si è detto dei «finalini» che si appostano dietro il capo di Noli per perquisire le imbarcazioni in transito. Ma già nell'estate 1674 il commissario di Sanremo Giovanni Andrea Morello segnalava come i corsari del Finale «danno fondo quando al capo di ponente e quando al capo di levante di questa giurisdizione, [e] senza esserli impedito da questo luogo [...] stanno in aguato di vascelli francesi»; e il 21 gennaio 1694 il Governatore di Savona riferisce che «il guardia coste francese si va tratenendo nel golfo [di Vado]», «sta sempre su l'aguato de legni finalini o di altri nemici della Corona, e con lance pronte va in traccia per riconoscerli»⁸⁷. Il mar Ligure è diventato uno dei teatri di guerra dove si confrontano le potenze che si contendono l'egemonia europea, e la corsa è in questo quadro una strategia bellica alternativa – oltre che un mezzo di arricchimento per quegli operatori marittimi che intendono approfittare dell'occasione – condotta in spregio al principio della territorialità delle acque: il corsaro di Luigi XIV o di Carlo II deve seguire le norme tradizionali dell'attività predatoria, ma forte della protezione della propria Corona non si fa scrupolo di entrare violentemente in azione nel mare di un altro principe. Le prerogative dello Stato genovese possono così essere calpestate. All'inizio del giugno 1694 una squadra di cinque galee francesi arriva a Ventimiglia all'inseguimento di una feluca napoletana che ha gettato l'ancora al largo di quella spiaggia: il locale giurisdicente genovese esorta il comandante francese a «non usare atti di ostilità contro detta feluca mentre si era rifugiata in paese amico»,

⁸⁴ Ivi, 1675.

⁸⁵ Lo Basso, *Finale porto corsaro spagnolo*, cit., pp. 109-112.

⁸⁶ ASG, AS, M, 1676.

⁸⁷ Ivi, 1671 e 1675.

ma – come lo stesso riferisce – «poco giovarono le mie persuasive parole perché partiti da me se ne andarono alla spiaggia e di fatto con cinque cialupe che avevano in pronto armate portarono via la detta feluca». Addirittura, mentre sta salpando, il francese si permette di dire al giudicante che «non si dovessero più salutare dette galee da questa fortezza [di Ventimiglia], perché era squadra destinata a purgare queste marine, e per conseguenza le conveniva andare spesso volte avanti et indietro». Non ha bisogno di commenti neppure il caso occorso a Portofino il 24 gennaio 1695, quando una nave francese comandata dal «cavaglier di Ligré» non vuole mostrare la patente di sanità «adducendo che come capitano di vascello di re non ne portava», e alle rimostranze degli ufficiali locali risponde «sbarca[ndo] con comitiva d'altri suoi ufficiali»⁸⁸.

7. *Conclusioni.* Quella genovese, molto spesso, è un'azione di polizia più simbolica che reale. Le galee, specie negli ultimi critici anni del secolo, vanno e vengono ma raramente realizzano catture a danno di imbarcazioni corsare francesi e spagnole: un po' perché non le prendono, un po' perché non le vogliono prendere – anche per timore di soccombere, visto che iniziano a girare imbarcazioni molto ben armate⁸⁹ – e un po' perché quando le prendono il governo è poi costretto a fare marcia indietro. I re non vanno tanto per il sottile: delle bombe del 1684 si è detto; e si tenga conto che all'indomani dell'arresto di due feluconi napoletani a Sanremo nel 1693, la corte spagnola decreta le rappresaglie contro i beni dei genovesi in tutti i domini italiani della Monarchia. La difesa è a maglie piuttosto larghe, per il semplice fatto che pattugliare con sistematicità 300 km circa di costa con 6-7 galee non è possibile. Inoltre le galee costano: anche 100 lire al giorno per una semplice missione nelle Riviere⁹⁰. Ma a depotenziare in partenza l'efficacia operativa dello stuolo pubblico genovese in funzione anticorsara è come detto un contesto politico-diplomatico delicato, che obbliga i patrizi di governo a un temporeggiamento continuo e spesso inconcludente.

⁸⁸ Ivi, 1675 e 1676.

⁸⁹ Ecco quanto scrive Pier Francesco Porrata, «capitano che dimora nella Riviera di ponente», il 17 agosto 1673: «Dal podestà di Albenga sono stato avisato come hieri a hore 22 due barche et un brigantino maiorchino all'isolotto d'Albenga havevan preso una barca di Spotorno; mi son subito portato a quella volta e iscoprendole le ho dato caccia», ma quelle «mi voltorno la prora a dosso, a segno tale che non mi parse bene impegnarmi al combattere, l'una perché essendo vento fresco a levante con maretta era impossibile il cannonarle, l'altra perché dette barche sono armate con più di 90 huomini per ciascheduna con ventiquattro pedreri e quattro pezzi di cannone» (ASG, AS, *Secretorum*, 1574).

⁹⁰ Lo Basso, *Uomini da remo*, cit., p. 217 (ma più in generale pp. 210-218). In un'«esposizione» del Magistrato delle galee del luglio 1692 si legge che solo per «il biscotto e pane che si somministra alle ciurme e marineria» si spendono lire «quattro milla in più» all'anno (ASG, AS, M, 1674).

Per altro verso, non si può disconoscere a Genova, in questi anni di palpabile tensione internazionale, la capacità di conservare la propria integrità territoriale e la propria indipendenza politica, persuadendo i grandi monarchi europei che conviene prima di tutto a loro poter disporre di zone franche e di appoggi neutrali piuttosto che di nuovi domini da difendere. La Repubblica ha compreso l'importanza di un'azione di controllo, magari poco incisiva, ma utile per rivendicare costantemente la propria potestà giurisdizionale. Per la sua estrema pericolosità, la questione corsara ha inoltre costretto un patriziato tradizionalmente fazioso e litigioso a trovare soluzioni condivise, in nome della difesa dello Stato.